
Le Moniteur
Automobile



LAND ROVER FREELANDER 2 Td4

Par **Gaétan Philippe**

Photos: **David Leclercq**

LAND ROVER FREELANDER 2 Td4

Consommation moyenne	10,1 l/100 km
Extrêmes	de 8,2 à 11,5 l/100 km
Consommation Euromix	7,5 l/100 km
CO_2	194 g/km
1000 m départ arrêté	32,9 s
Prix de base (E)	30.500 €

LES QUALITES

- ↗ Train roulant efficace et confortable
- ↗ Tenue de route et en tout chemin
- ↗ Agrément de conduite et des commandes
- ↗ Position de conduite, sièges confort
- ↗ Gestion *Terrain Response* bluffante
- ↗ Equipement et standing rehaussés
- ↗ Rapport encombrement/habitabilité

LES DEFAUTS

- ↘ Aspect trop plastique (ext. & intérieur)
- ↘ 5e et 6e longues (pour la bonne cause)
- ↘ Peu original sur le plan de la modularité
- ↘ Ralenti sonore perçu de l'extérieur
- ↘ Absence de lampes de lecture
- ↘ Sous-régimes vibrants dans le siège
- ↘ Moins original, *look* plus dans le rang(e)



Le premier du genre avait défriché la voie d'accès au *soft-road* – par opposition à l'*off-road*. Le second dépasse cette démarche pionnière en donnant au tout chemin compact sa dimension statutaire. Le Freelander 2 améliore dès lors ses prestations, face au «1», bien sûr, mais, surtout, pour mieux terrasser ses plus ambitieux rivaux.

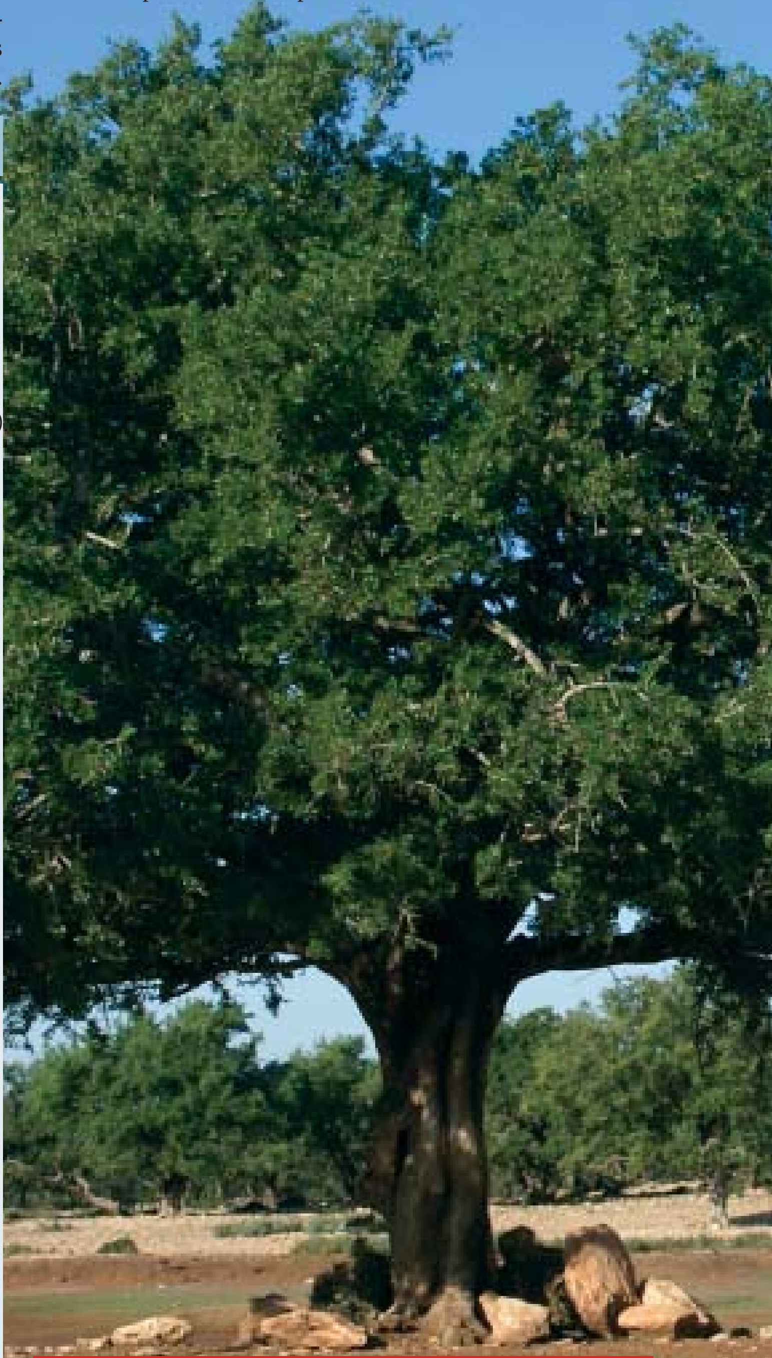
L'accès à une marque aussi portée sur le haut de gamme que Land / Range Rover ne peut plus se satisfaire d'un véhicule ludo-aventurier dont les vertus se circonscrivent à une bonne bouille, un habitacle à peine fonctionnel – et limite spartiate –, des accélérations tièdes et une aptitude presque anormale à emprunter les chemins creux. Ces quatre critères ont toutefois fait du Freelander le petit 4x4 le plus vendu en Europe pendant 5 années consécutives, voire le *best-seller* au Royaume-Uni jusqu'en 2005.

CONCEPTION D'ENSEMBLE

Pourtant, 10 ans après sa sortie, nous sommes encore dingos de sa silhouette galbée de dinghy, de sa roue de rechange portée comme un sac à dos et de sa suspension de vrai Land, à la fois consistante, généreuse en confort et débattements. Lancé peu de temps après le rachat de Land Rover par BMW, c'était surtout le premier tout chemin qui reprenait l'architecture du moteur avant transversal, propre à la traction, pour la compléter d'une transmission intégrale à viscocoupleur central. Premier Land dépourvu de rapports courts, le Freelander «1» apportait aussi, à son niveau de gamme, l'antipatinage le plus compétent (ETC), qu'il associait au premier contrôle de stabilité en descente (HDC).

Troisième modèle né du passage de Land Rover dans le giron de Ford, et profitant de l'expérience de ses aînés, le Freelander 2

TECHNIQUE	LAND ROVER FREELANDER 2 Td4 HSE
Moteur	
Disposition	transversale avant
Type	turbo Diesel 4 cylindres en ligne, 2 contre-arbres d'équilibrage
Dénomination	*224DT* (Ford-PSA)
Matériau bloc/culasse	en fonte à doubles parois/alu (couvre-culasse en polypropylène)
Cylindrée *(cm³)*	2179
Alésage x course *(mm)*	85 x 96
Rapport volumétrique	16,5 : 1
Puissance maxi *(ch/kW à tr/min)*	160/118 à 4000
Couple maxi *(Nm à tr/min)*	400 à 2000 (320 Nm disponibles sur la moitié de la plage-moteur)
Distribution	2 arbres à cames, 16 soupapes
– entraînement	courroie crantée
– calage/levée/durée variable	–/–/–
– commande des soupapes	basculeurs à rouleaux
– compensation du jeu	hydraulique
Alimentation	injection directe à rampe commune de 3e génération (1800 bars), injecteurs piézoélectriques
Suralimentation	turbocompresseur Honeywell Garrett GT17B à géométrie variable
– refroidissement de l'air de charge	échangeur air/air
– pression absolue *(bar)*	–
Gestion du moteur	Bosch, normes Euro 4 avec filtre à particules
Transmission	
Type	aux 4 roues avec répartiteur Haldex accolé au pont arrière
Boîte de vitesses manuelle	6 vitesses Getrag *M66 EH50*
Boîte de vitesses automatique	CommandShift 6 vitesses *AWF 21*
Différentiel à glissement limité	différentiel arrière Haldex
Rapport de pont	4,533 : 1
Rapports de boîte et vitesses théoriques à 1000 tr/min *(km/h)*	
– 1re	3,750 : 1 (8,1)
– 2e	1,905 : 1 (15,9)
– 3e	1,182 : 1 (25,7)
– 4e	0,838 : 1 (36,2)
– 5e	0,652 : 1 (46,5)
– 6e	0,540 : 1 (56,2)
– AR	3,436 : 1 (8,8)
Châssis	
Type	coque autoportante en acier allégé à haute résistance *dual phase* DP600
Carrosserie	break SUV 5 portes/5 places
Suspension AV	jambes élastiques, leviers transversaux ancrés sur châssis auxiliaire, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz, barre antiroulis
Suspension AR	jambes élastiques, leviers transversaux ancrés sur châssis auxiliaire, bras longitudinaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz, barre antiroulis
Freins AV *(ø en mm)*	disques ventilés (300)
Freins AR *(ø en mm)*	disques pleins (302)
ABS/aide au freinage d'urgence	ABS+EBD+CBC/EBA
Antipatinage/contrôle de stabilité	ETC/DSC déconnectable (HDC+RSC) avec Terrain Response™
Direction	à crémaillère assistée
– assistance	hydraulique
– nombre tours volant	2,6
– ø braquage murs/trottoirs *(m)*	N.C./11,4



Même s'il fait, comme son devancier, l'impasse sur les rapports courts, le Freelander 2 peut s'aventurer loin des surfaces revêtues sans stress.

se dote d'aides à la conduite (*Dynamic Stability Control*, *Roll Stability Control*, *Corner Brake Control*) et à la progression en terrain difficile (*Gradient Release Control*, *Terrain Response*™) encore plus pointues. Plus fondamentalement, il s'érige sur une plate-forme commune dont le futur Volvo XC60 profitera. Pas étonnant que le petit Land ait dès lors troqué son coupleur visqueux contre un embrayage Haldex piloté; il s'agit d'un répartiteur de couple bien plus vite stimulé par le patinage des roues avant, une solution couramment utilisée par le constructeur suédois sur ses modèles AWD.

SÉCURITÉ

Notre Freelander 2 se dote donc de nouvelles assistances électroniques au comportement, dont le contrôle de roulis RSC qui pare au risque de tonneau en conduite normale et non – comme le croit encore un collègue chez qui l'évocation du seul nom de 4x4 a un effet urticant – pour éviter de basculer sur le flanc lors du franchissement d'un dévers mal apprécié. Dans ces postures extrêmes d'inclinaison latérale en tout terrain, seuls des sangles et un treuil peuvent maintenir les 4 roues du véhicule par terre. Ou, alors, il faut en appeler à une main céleste...

Du côté de la sécurité passive, le nouveau Land d'entrée de gamme étrenne une structure de caisse en acier à ultrahaute résistance pourvue de zones d'absorption d'impact remises au goût des *crash-tests* les plus récents. Pas moins de 7 *airbags* équipent la cellule de survie, les classiques frontaux à 2 seuils de déclenchement, les latéraux avant, les rideaux et, plus rare (lancé par Toyota / Lexus), un coussin gonflable destiné à protéger les genoux du conducteur si, à la suite d'un impact, la colonne de direction venait à reculer.

MOTEUR

La panoplie des moteurs du Freelander 1 limitait le choix entre un V6 Rover inintéressant (177 ch, 240 Nm) et un 2 litres turbo Diesel BMW ramené de 150 à 112 ch (260 Nm). Fruit de l'intégration de Land Rover dans la nébuleuse Ford et, plus précisément, dans le *Premier Automotive Group* réunissant les satellites de prestige (Aston Martin, Jaguar, Land, Volvo), le Freelander 2 propose deux architectures en ligne, un 6 cylindres de 3.2 litres fourni par Volvo (i6) et un 4 cylindres turbo Diesel à rampe commune de 2.2 litres (Td4) d'origine Ford / PSA.

Fort de 233 ch et de 317 Nm, le Freelander i6 est 10% moins glouton en essence – sur le cycle mixte – que l'ancien V6 anglais. Le Td4 développe 160 ch (118 kW) à 4000 tr / min et fournit pas moins de 400 Nm dès 2000 tr / min. En principe sans vibrer, puisqu'il est flanqué d'un double volant-moteur et de deux contre-arbres d'équilibrage. Pour l'heure, nous n'avons passé à la moulinette de l'essai détaillé que la version fiscale belge du Diesel, limitée à 150 ch (110 kW), mais qui conserve sa valeur de couple. Le moteur se lance à l'aide d'un bouton qui ne dispense pas de glisser dans une encoche de décryptage le module servant de clé. La désignation «démarrage sans clé» est donc usurpée.

PERFORMANCES

Perçu à l'extérieur, le Td4 nous semble plus sonore que son homologue utilisé par Citroën (C5, C6) et Peugeot (407, 607). Et ce à froid comme à chaud, au ralenti comme dans les relances aux allures urbaines, mais sans que cela ne représente à proprement parler une gêne. Notons que la variante française de ce Diesel (2.2 HDi) a droit à 2 turbos séquentiels à géométrie fixe qui la rendent à la fois moins *coupleuse* et plus puissante: 370 Nm à 1800 tr / min, 173 ch / 125 kW à 4000 tr / min – des chevaux bons pour une Taxe de Mise en Circulation multipliée par 3 en Belgique! A n'en pas douter, cette double suralimentation constitue un meilleur écran phonique en amont des bruits d'aspiration et en aval de la combustion.



Comme le 2.7 litres V6 (biturbo 207 ch chez PSA et Jaguar, simple turbo sur les versions 190 ch des Discovery et Range Sport Td6), le 2.2 litres Td4 revient au gavage par simple turbo à géométrie variable. Il s'agit d'un Garrett GT17B dont la petite turbine oppose très peu d'inertie aux gaz d'échappement, d'où la promptitude du Freelander Diesel à livrer indifféremment du couple (souplesse) et de la puissance (accélération). Au bilan chronométré, le Freelander 2 accède à une nouvelle dimension de la performance loin devant son prédécesseur tant en vitesse de pointe (182 km / h contre 161) qu'en accélération (le 1000 m DA en 32,9 s contre 37,3) ou en reprises (60-90 km / h en 4e en 5,9 s au lieu de 8,1, 90-120 km / h en 5e en 8,3 s face au piètre 12,8 récolté par le Freelander 1 à boîte 5 vitesses). Le voilà paré pour affronter les 4x4 turbo Diesel compacts les plus rapides.

Au bilan chronométré, le Freelander 2 accède à une nouvelle dimension de la performance loin devant son prédécesseur.

CONSOMMATION

Au départ de cet essai, nous espérions voir la consommation moyenne se cantonner sous les 10 l / 100 km. Raté! Notre Td4 nous a laissé un 10,1 comme pour nous contrarier... C'est qu'il est difficile de descendre sous cette barre lorsqu'on profite de la vivacité du véhicule et que les conditions de roulage sont à majorité urbaines. Le bilan demeure positif si l'on considère le poids du Freelander 2, qui est 220 kg

EQUIPEMENT

Fonctionnalité	LAND ROVER FREELANDER E	S	SE	HSE
Volant réglable en hauteur/profondeur	S/S	S/S	S/S	S/S
– multifonction	O	S	S	S
Sièges conducteur/passager				
– à réglages électriques	–/–	O/O	S/S	S/S
– réglables en hauteur	S/S	S/S	S/S	S/S
– réglables en inclinaison d'assise	–/–	–/–	–/–	–/–
– réglables en soutien lombaire	–/–	–/–	–/–	–/–
Banquette AR				
– dossier(s)/assise(s) rabattables	S/S	S/S	S/S	S/S
– trappe à skis/sac à skis	–/–	–/–	–/–	–/–
Rétroviseurs extérieurs				
– asphérique côté conducteur	–	–	–	–
– électriques/rabattables/dégivrants	S/–/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
– électrochromes G/D	–/–	–/–	–/–	–/–
Rétroviseur intérieur électrochrome	–	S	S	S
Espaces de rangement				
– porte-gobelets AV/AR	S/O	S/O	S/O	S/S
– aumônières au dos des sièges AV	–/–	–/–	S/S	S/S
– tiroir sous le siège du passager AV	–	–	–	–
– bacs de portières AV/AR	S/S	S/S	S/S	S/S
Verrouillage centralisé/télécommande	S/S	S/S	S/S	S/S
– condamnation automatique en roulant	S	S	S	S

Confort	LAND ROVER FREELANDER E	S	SE	HSE
Air conditionné manuel/automatique	S/O	–/S	–/S	–/S
– réglage séparé G/D	O	S	S	S
– capteur d'ensoleillement/toxicité	O/O	O/O	O/O	O/O
Toit ouvrant manuel/électrique	–/O	–/O	–/O	–/O
Lève-vitres électriques AV/AR	S/S	S/S	S/S	S/S
– fermeture automatique au verrouillage	S	S	S	S
Eclairage intérieur				
– plafonnier(s) AV/AR	1/1	1/1	1/1	1/1
– lampes de lecture AV/AR	–/–	–/–	–/–	–/–
Miroirs de courtoisie G/D	S/S	S/S	S/S	S/S
– éclairés	–/–	S/S	S/S	S/S
Accoudoir central AV/AR	S/O	S/O	S/O	S/S
Equipement audio				
– radiocassette/radio-CD	–/O	–/O	–/O	–/S
– changeur de CD/en façade	–/O	–/O	–/O	–/S
– commandes au volant	O	S	S	S
Régulateur de vitesse/adaptatif/limiteur	–/–/–	S/–/–	S/–/–	S/–/–
Système de navigation	–	–	O	O

Instrumentation	LAND ROVER FREELANDER E	S	SE	HSE
Jauge d'huile électrique	–	–	–	–
Manomètre/thermomètre d'huile	–/–	–/–	–/–	–/–
Thermomètre extérieur/indicateur de verglas	–/–	S/S	S/S	S/S
Ordinateur de bord	–	S	S	S
– consommation moyenne/instantanée	–/–	S/–	S/–	S/–
– vitesse moyenne/instantanée	–/–	S/–	S/–	S/–
– distance parcourue/autonomie	S/S	S/S	S/S	S/S
Indicateur d'intervalles d'entretien	S	S	S	S

Sécurité	LAND ROVER FREELANDER E	S	SE	HSE
Airbags				
– frontaux/latéraux AV/latéraux AR	S/S/–	S/S/–	S/S/–	S/S/–
– de tête AV/AR/genoux conducteur	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Dispositifs d'aide à la conduite				
– ABS/assistance au freinage d'urgence	S/S	S/S	S/S	S/S
– antipatinage/contrôle de stabilité	S/S	S/S	S/S	S/S
– surveillance pression des pneus/affichage	–/–	–/–	–/–	–/–
– aide au parking AV/AR	O/O	O/O	S/S	S/S
Ceintures de sécurité AV à limiteur d'effort	S	S	S	S
Ceintures de sécurité AR	3	3	3	3
– centrale à 3 points	S	S	S	S
– latérales à limiteur d'effort	S	S	S	S
Appuie-tête AV/AR	2/2 (3=O)	2/2 (3=O)	2/2 (3=O)	2/2 (3=O)
– réglables en hauteur	S/S	S/S	S/S	S/S
Point d'ancrage Isofix AV/AR	1/2	1/2	1/2	1/2
Eclairage				
– projecteurs au xénon	O	O	O	S
– allumage automatique	–	S	S	S
– antibrouillards	S	S	S	S
Eclairage du seuil des portes AV/AR	–/–	–/–	S/S	S/S
Essuie-glace AV	2	2	2	2
– intermittence/pauses réglables	S/S	S/S	S/S	S/S
– automatique à capteur de pluie	–	S	S	S
Lave/essuie-glace AR	S	S	S	S
– balayage automatique en marche AR	S	S	S	S





Le Freelander 2 marque de sérieux points sur son devancier en matière d'habitabilité et de confort. La dotation du HSE prévoit des sièges cuir.

Esthétique	LAND ROVER FREELANDER E	S	SE	HSE
Boucliers teints/rétroviseurs extérieurs teints	S/– (gris)	S/– (gris)	S/– (gris)	S/– (gris)
Peinture métallisée	O	O	O	O
Jantes en alliage	S (16")	S (17")	S (17")	S (18")
Intérieur en tissu/velours/Alcantara/cuir	S/–/–/O	S/–/–/O	S/–/–/S	–/–/–/S
Volant/pommeau gainés de cuir	–/–	–/–	O/O	S/S

S = Standard **O** = Option **A** = Accessoire **–** = Non disponible ou sans objet

plus lourd que le «1» (10,2 l / 100 lors du dernier essai en avril 2004) et néanmoins plus frugal (selon la norme 93 / 116 en cycle-test urbain / extra-urbain / mixte: 9,2 / 6,2 / 7,5 contre 9,1 / 6,7 / 7,6 pour son devancier).

TRANSMISSION

Le Freelander 1 était aussi précurseur pour avoir proposé, dans son créneau de marché, la première boîte automatique à 5 rapports (une Jatco). Son successeur dispose logiquement des 6 vitesses d'une Aisin Warner *AWF21*, montée en équipement standard sur le i6 et, dès le printemps, en option sur notre Td4. Le premier essai exhaustif de ce dernier s'est donc déroulé aux commandes d'une version manuelle... à 6 vitesses bien entendu, dotée d'une boîte Getrag bien sous tout rapport. Qu'il s'agisse du sélecteur par câbles jumelés – précis, aux points-verrous consistants et bien amortis – ou de l'étagement proprement dit.

Bien sûr, les deux vitesses supérieures fort surmultipliées nous interdisent de les désigner comme étant des 5e et 6e de puissance, puisqu'elles n'atteignent pas le régime (4000 tr / min) qui fournit les 160 ch. Les 180 km / h de pointe sont, à 2-3 km / h près, atteints tant en 5e qu'en 6e. Il serait malvenu de critiquer le motoriste qui allonge la démultiplication finale pour profiter du couple exceptionnel d'un Diesel. Après tout, les bilans économique et écologique ont ici primé la sportivité, sans perdre le moindre point en agrément de conduite.



DIRECTION

Le plaisir ressenti au volant du nouveau Freelander vient aussi d'une direction très peu démultipliée. Avec 2,6 tours de butée à butée, le petit Land a le coup de volant incisif d'une berline sportive. Ce caractère direct ne s'accompagne pas d'une trop grande sensibilité autour du point milieu, mais, au contraire, d'un engagement en souplesse et malgré tout progressif.

Réglable en approche et inclinaison, la colonne de direction est bien isolée des remontées parasites qui pourraient provenir des cahots de la route. Montée sur le berceau du moteur, la crémaillère profite de la rigidité du châssis. La rigueur de comportement et la qualité du pilotage aussi. En ville, le diamètre de braquage du Freelander 2 vaut celui d'une berline de même longueur (4,5 m); 11,4 m entre trottoirs lui suffisent pour exécuter un demi-tour.



FREINS

Après s'être contenté de tambours à l'arrière dans sa première vie, le Freelander entame sa seconde existence avec 4 disques aux dimensions suggestives. Avec ça, il freine comme une voiture de sport et se mène presque comme tel, au point de ne pas trop faire son poids en conduite musclée. Le modulateur ABS s'est d'autre part enrichi de nouvelles fonctions telles que la surassistance d'urgence (EBA), le freinage en courbe (CBC) ou, en complément du contrôle d'adhérence en descente (HDC), le *Gradient Release Control* (GRC) qui se fait fort de relâcher progressivement la pression des freins lorsque le conducteur décide de laisser basculer le véhicule dans la pente. Le GRC vient à point pour passer le relais au HDC en douceur, lui évitant d'avoir à rattraper une vitesse initiale déjà trop importante.

TENUE DE ROUTE

On l'aura déjà largement compris au fil des lignes qui précèdent: le Freelander s'est mué en break routier enthousiaste et en

Le poste de conduite restitue plus qu'avant l'aspect cossu des modèles supérieurs, à l'exception des surfaces de plastique lisse et de faux bois.

tout chemin incollable. Pas seulement parce qu'il est bardé d'assistances à la conduite et à la progression en tous genres... Ses trains roulants sont ce qui se fait de mieux chez les SUV à moteur transversal et à transmission intégrale permanente. C'est en tout cas la première fois qu'une telle architecture comble nos attentes en matière de comportement, surtout si l'on attache de l'importance au sel de la conduite.

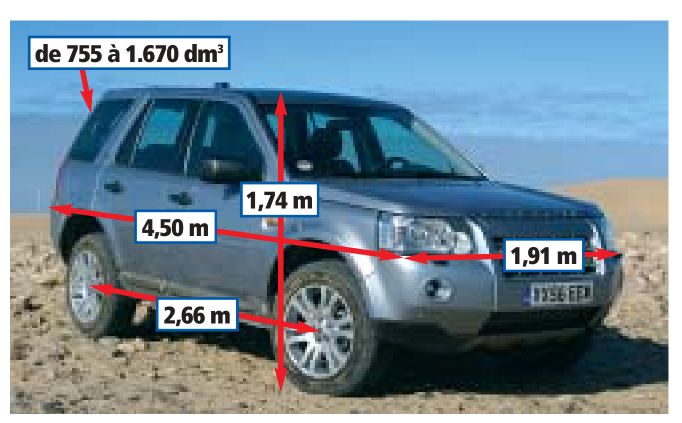
Ses trains roulants sont ce qui se fait de mieux chez les SUV à moteur transversal et à transmission intégrale permanente.

Le Freelander 2 a dépassé le stade de la traction avant qui se mue en 4x4 une fois que les roues avant patinent. Grâce à un accumulateur de pression hydraulique, le coupleur Haldex est préchargé dès que l'on lance le moteur; si bien que son embrayage multidisque peut être sollicité dans des délais très courts, dès qu'une différence de degré de rotation minime est détectée (15°, contre 60° pour les dispositifs plus conventionnels). Conçu pour transmettre jusqu'à 1500 Nm de couple et répondre aux besoins de motricité en tout terrain, ce différentiel interponts répartiteur réagit en 150 millisecondes. Conceptuellement, ce Haldex se positionne entre le système AWD à la demande et le 4WD *full-time*, l'économie de carburant du premier et la motricité immédiate du second.

La transmission intégrale module le couple sans jamais perturber les aides électroniques à la conduite (DSC, ETC et leurs sous-fonctions). Son efficacité est décuplée grâce au *Terrain Response*™. Mis en service pour la première fois sur le Discovery 3 puis sur les Range et Range Sport, ce système adapte la gestion du moteur, de la boîte (automatique, forcément!), du différentiel central et des autres aides électroniques à la conduite pour mieux coller aux conditions de progression et d'adhérence. Une molette sur la console permet de sélectionner un des quatre modes prédéfinis: roulage normal, sols glissant (herbe / gravillons / neige), spongieux (boue / ornières) ou peu porteur (sable). Essayé à travers les dunettes marocaines, sur les pentes de nos prairies glaiseuses et dans nos sous-bois bourbeux, le *Terrain Response*™ nous a une fois de plus médusés. Même avec les nouveaux Continental CrossContact standard. Vivement la neige!



Le Freelander reste fidèle aux ressorts hélicoïdaux et aux amortisseurs à gaz. Les sirènes de la suspension pneumatique à hauteur variable et les soupirs d'aise qui vont avec n'ont pas eu d'effet sur lui. Du coup, le 5e programme du *Terrain Response*™ (rochers) proposé par le Disco 3 et les Range perd ici toute raison d'être. Cela dit, même avec des liaisons au sol plus traditionnelles, et au sein de sa propre catégorie (les SUV compacts pre-



MENSURATIONS	LAND ROVER FREELANDER 2 Td4 HSE
Dimensions	
Longueur/largeur/hauteur *(mm)*	4500/1910/1740 (1775 toit ouvert ou 1820 avec barres de toit)
Empattement *(mm)*	2660
Voies AV/AR *(mm)*	1611/1624 (garde au sol: 220/profondeur guéable: 500)
Angles en approche/crête/sortie *(°)*	31/23/34 (19 avec crochet d'attelage
Pneus	Continental Cross Contact UHP
– véhicule de série	235/60 R 18 103V
– véhicule de l'essai	235/60 R 18 107V
Roue de secours	idem (option à 150 €, galette temporaire de série sur S, SE, HSE)
Volume du coffre *(dm³)*	de 755 à 1.670
Poids	
Poids à vide/total autorisé *(kg)*	1.770 (1.958 homologués en ordre de marche!)/2.505
Attelage freiné/non freiné *(kg)*	2.000 (boîte automatique: 1.750)/750



Grâce à ses 220 mm de garde au sol et à sa suspension à grands débattements, le Freelander est la référence chez les tout chemin compacts.

mium), le petit Land s'érige en champion de la garde au sol (220 mm, soit celle d'un 4x4 franchisseur) et des grands débattements. Ajoutez à cela une qualité de filtrage et d'amortissement hors du commun. Le Freelander 2 maîtrise bien son roulis avec des suspensions souples.

Soyons clairs: y a rien à redire sur le compromis confort / comportement, en tout point idéal! Pour décatie qu'elle soit, l'industrie automobile britannique a conservé un talent unique dans la mise au point des châssis. En voici encore une preuve. Pour le reste – audio, ergonomie, climatisation, soutien des sièges, cotes d'habitabilité et physionomie du poste de conduite –, le nouveau modèle fait oublier le côté spartiate de l'ancien. S'il nous fallait vraiment dégoter un bémol, signalons que de légères vibrations traversent l'assise du siège du conducteur lorsqu'on laisse le moteur Td4 chuter en sous-régime, alors qu'on aurait dû descendre un rapport.

CARROSSERIE

Dans une coque aussi sérieusement charpentée, rien ne branle, ni les garnissages intérieurs ni les équipements d'agrément. La nouvelle dimension statutaire du Freelander, c'est aussi une largeur accrue de près de 11 cm! L'empattement gagne autant alors que la carrosserie s'est allongée d'à peine 5 cm et rehaussée d'un peu plus de 3 cm au niveau du toit. Tout ça au bénéfice de l'espace intérieur, qui progresse tous azimuts (largeur aux coudes, aux épaules, longueur aux jambes, garde au toit) au point que les sièges ont été redisposés en gradins, les assises étant plus hautes à l'arrière qu'à l'avant.

Le modèle a des surfaces vitrées plus généreuses qui donnent au conducteur une juste notion des nouvelles cotes d'encombrement. La face arrière perd le charme de la cinquième roue montée sur le portillon à lucarne ouvrante, pour leur préférer un simple hayon, moins onéreux et bien plus pratique. Difficile de bouder notre plaisir de le voir s'ouvrir sur 38% de capacité de chargement en plus! Sans compter que les éléments de la banquette se rabattent pour libérer une surface maxi plane, sous laquelle il est possible de remiser une roue de secours identique aux autres (ici, du 235 / 60 R18 107V sur jante alu)...

PERFORMANCES	LAND ROVER FREELANDER 2 Td4 HSE		
Conditions de l'essai			
Dates		du 15 décembre 2006 au 2 février 2007	
Kilométrage de départ *(km)*		906	
Distance parcourue *(km)*		3.147	
Poids constructeur/mesuré *(kg)*		1.770/N.M.	
Répartition AV/AR *(%)*		N.C./N.C.	
Température *(°C)*		2	
Pression atmosphérique *(hPa)*		1020,6	
Vitesse du vent *(km/h)*		nulle	
Facteurs de performances			
Puissance spécifique *(ch/l - kW/l)*		68,8 - 50,5 [version 160 ch/118 kW: 73,4 – 54,1]	
Aérodynamique *(Cx/SCx)*		0,39/N.C.	
Rapport poids/puissance *(kg/ch)*		11,8 [version 160 ch/118 kW: 11,1]	
Nos mesures			
Vitesse maxi *(km/h à tr/min)*		**182 à 3850 en 5e**	
Vitesses maxi sur les intermédiaires *(km/h à tr/min)*		39/78/125 à 4900/167 à 4600/181/179 en 6e à 3200	
Accélérations *(s)*			
– 400 m départ arrêté (vitesse)		**17,8** (125 km/h)	
– 1000 m départ arrêté (vitesse)		**32,9** (156 km/h)	
	vitesse lue		secondes
– 0- 60 km/h	60		4,6
– 0- 80 km/h	80		7,4
– 0-100 km/h	**101**		**10,9**
– 0-120 km/h	122		15,8
– 0-140 km/h	142		23,0
– 0-160 km/h	162		34,0
– 0-180 km/h	183		–
– 0-200 km/h	**204**		**–**
Reprises *(s)*	**4e**	**5e**	**6e**
– 400 m à partir de 40 km/h (vitesse)	18,5 (122)	22,3 (101)	28,4 (67)
– 1000 m à partir de 40 km/h (vitesse)	33,5 (156)	39,2 (148)	51,8 (122)
– 40- 60 km/h	5,7	10,4	23,0
– 40- 80 km/h	9,1	16,9	35,2
– 40-100 km/h	13,0	21,7	43,0
– 40-120 km/h	17,5	27,4	50,2
– 40-140 km/h	24,6	34,7	–
– 40-160 km/h	–	–	–
– 60- 90 km/h	5,9	9,4	17,8
– 90-120 km/h	7,6	8,3	11,5
Consommation			
Moyenne de l'essai *(l/100 km)*		10,1	
Minimum mesuré *(l/100 km)*		8,2	
Maximum mesuré *(l/100 km)*		11,5	
Selon norme (93/116):			
– urbaine *(l/100 km)*		9,2	
– non urbaine *(l/100 km)*		6,2	
– moyenne *(l/100 km)*		7,5	
– émissions CO_2 *(g/km)*		194	
Volume du réservoir *(l)*		68	
Autonomie pendant l'essai *(km)*		670	

ÉQUIPEMENT

Le petit Land n'existe plus qu'en 5 portes. C'en est fini de la dégaine de sportif déluré propre au 3 portes, le Freelander 2 se donne des airs sérieux de Range Sport, et presque trop rangés d'ailleurs... Sans en avoir tout à fait la classe par certains aspects, notamment le goût immodéré pour les plastiques trop plastiques (la calandre chromée, les poignées de portes et du hayon anthracite, la partie haute – trop lisse – de la console audio) ou pour le vrai faux bois. Les revêtements synthétiques grainés, les inserts métalliques, les tissus et les cuirs ne souffrent par contre aucune critique. Notre jugement a pu être biaisé dans la mesure où nous disposions, comme d'habitude, du meilleur niveau d'équipement, un HSE, qui n'a rien à envier à un petit Range.



OPTIONS

Le Freelander 2 reprend la logique d'équipement qui vaut pour le Discovery 3 et les Range, à la différence que celle-ci repose sur 4 exécutions (E, S, SE et HSE) et non 3. Spécifique à ce modèle d'accès, la version de base E se vend sans cache-bagages, sans ordinateur de bord et sans *Terrain Response*™. Ce dernier dispositif donne droit à un picto qui reproduit, sur l'affichage multifonction de l'ordinateur de bord et lorsqu'on a sélection-

DEFAUT MAJEUR	★	4 pts
EN DESSOUS DE LA MOYENNE	★★	8 pts
DANS LA MOYENNE	★★★	12 pts
AU-DESSUS DE LA MOYENNE	★★★★	16 pts
QUALITE MAJEURE	★★★★★	20 pts

LAND ROVER FREELANDER 2 Td4 PORTRAIT-ROBOT

MOTEUR	
Puissance	★★★★
Souplesse	★★★★★
Nervosité	★★★★
Sonorité	★★★
TRANSMISSION	
Embrayage / douceur si BVA	★★★★
Changement de vitesse	★★★★★
Etagement	★★★
DIRECTION	
Précision	★★★★★
Agrément	★★★★★
Rayon de braquage	★★★
TOTAL CONDUITE	**164/200**

Comme son prédécesseur, le Td4 doit son Diesel à un motoriste extérieur; Land Rover se charge de la mise au point. Après le 2 litres BMW ramené de 150 à 112 ch, voici le 2.2 litres Ford-PSA avec 160 ch au lieu de 170 pour le HDi. Land Rover a troqué la double suralimentation étagée des 407 et C6 contre un simple turbo à géométrie variable. Le couple est là, presque inchangé à 400 Nm, présent dès les plus bas régimes. Aussi le constructeur en a profité pour «tirer» les 5e et 6e rapports en longueur. Une bonne initiative motivée par les soucis d'écologie et d'économie, et que le moteur surmonte sans rien perdre de son attrait. Bien calibrée, la direction contribue à ajouter du sel à la conduite.



Les Freelander S, SE et HSE découvrent les bienfaits du Terrain Response™.

FREINAGE	
Puissance	★★★★
Endurance	★★★★
Progressivité	★★★★
COMPORTEMENT SECURITE ACTIVE	
En ligne droite	★★★★
En virage	★★★★★
Motricité	★★★★
Adhérence	★★★★★
Eclairage	★★★★
SECURITE PASSIVE	
Frontale	★★★★★
Latérale	★★★★
TOTAL SECURITE	**172/200**

La mission du Freelander 2 ne nous est apparue claire qu'après avoir pu juger son comportement: rivaliser avec la référence du genre «tout chemin routier», le BMW X3. Le nouveau petit Land a plus le freinage et la tenue de route d'une berline agile que celui d'un 4x4, au point de faire oublier qu'il s'agit d'un SUV. Partagée avec le XC60 (vu à Detroit), la plate-forme est celle d'une traction prépondérante à pont arrière enclenché par un coupleur Haldex piloté (plus réactif qu'un visco). Ce 4x4 à la demande se passe de gamme courte et se contente d'un contrôle de motricité secondé par un *Terrain Response*™ adapté. *Airbag* genoux conducteur.

CONFORT	
Suspension	★★★★★
Sièges avant	★★★★
Position de conduite	★★★★★
Ergonomie	★★★★
Habitabilité avant	★★★★
Habitabilité arrière	★★★★
Banquette / sièges arrière	★★★★
Insonorisation	★★★★
Chauffage / climatisation	★★★★
Ventilation	★★★★
TOTAL CONFORT	**168/200**

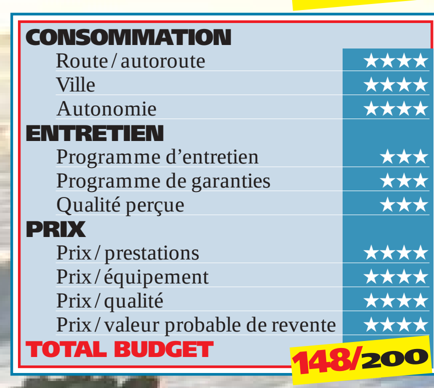
Révélation dans la sphère du confort, le petit Land a tout d'un grand, voire plus: la suspension moelleuse en mieux amorti, un soutien des sièges supérieur à la moyenne, un roulis moins prononcé que ses grands frères, une direction plus incisive sans l'effet pendulaire du Disco ou du gros Range. Sans parler du gage d'agilité que ces bonnes caractéristiques suggèrent. Le Freelander 2 va ombrager le BMW X3, pas seulement dans les chemins creux, où il enterre l'allemand, mais aussi pour ses belles postures sur la route, toujours efficaces et confortables. Un hic, néanmoins: une frappe un brin sonore pour un Diesel à rampe commune.

CARROSSERIE	
Accès aux places AV	★★★★
Accès aux places AR	★★★★
Visibilité	★★★★★
COFFRE	
Capacité	★★★★
Accès	★★★★
Modularité	★★★
ACCESSOIRES	
Instruments	★★★★
Commodités / rangement	★★★★
Equipement de série	★★★★
Finition intérieure	★★★
TOTAL FONCTIONNALITE	**156/200**

Les *designers* ont réalisé ici un petit Range Sport, le 4x4 plus prisé des bobos branchouilles. Moins originale qu'avant, la carrosserie marque des points dans des domaines plus essentiels que le style, notamment les cotes d'habitabilité, le caractère fonctionnel, les espaces de rangement (les bacs de portes prévus pour bouteilles de 1 l) et l'actualisation des options (les phares bi-xénon directionnels). Le hayon ouvrant latéralement à lucarne coulissante (électriquement) a cédé la place à un classique hayon, plus pratique et moins cher. Belle finition des sièges et contre-portes, mais dessus de console audio très «plastoc»!

CONSOMMATION	
Route / autoroute	★★★★
Ville	★★★★
Autonomie	★★★★
ENTRETIEN	
Programme d'entretien	★★★
Programme de garanties	★★★
Qualité perçue	★★★
PRIX	
Prix / prestations	★★★★
Prix / équipement	★★★★
Prix / qualité	★★★★
Prix / valeur probable de revente	★★★★
TOTAL BUDGET	**148/200**

Le Freelander 2 prouve que la surconsommation d'un SUV par rapport à une routière turbo Diesel plus traditionnelle n'est pas significative. Le Td4 se cantonne autour des 9 l/100. Conçu par PSA-Ford, son 2.2 litres est déjà éprouvé pour équiper les Peugeot et Citroën HDi les plus performantes; aussi sa variante moins poussée de chez Land ne devrait pas causer de souci au plan de la longévité. La qualité progresse, même si les éléments censés enjoliver la carrosserie virent au «tout plastique» (calandre clinquante, poignée de hayon mate). Le ticket d'entrée chez Land Rover est plus proche des prix pratiqués par les Japonais et Coréens pour leurs *soft-roaders* que ceux, prohibitifs, que BMW applique à son X3...





Les principes du style reposent sur la simplicité de la ligne et quelques gimmicks qui rappellent le Discovery 3 et le Range Sport.

SCORE TOTAL 808/1000

né un des 3 modes de «terrain», la position des roues directrices. Partielle, cette énumération nous renvoie aux tableaux plus concis reproduits ci-après et qui ont la vertu de l'exhaustivité.

GARANTIE & ENTRETIEN

L'intervalle des entretiens (25.000 km ou tous les ans) et les 2 ans de garantie usine ne s'écartent pas de la pratique courante. Le groupe motopropulseur du Freelander est par contre protégé de la poussière et conçu pour continuer à lubrifier même dans des dévers acrobatiques, voire bardé de reniflards qui sont les tubas l'autorisant à barboter dans un gué d'un demi-mètre. Exactement comme celui d'un vrai 4x4!

CONCLUSION

Notre première rencontre avec le Freelander 2 remonte à un atelier technique organisé cet été autour de quelques exemplaires de présérie. Et, honnêtement, nous étions un peu déçus. La perspective du premier essai ne nous excitait pas plus que ça. Non que, sur le papier, les solutions retenues aient manqué de panache... Bien au contraire. Peut-être parce que sa silhouette avait perdu en originalité, qu'elle semblait vouloir rentrer dans le rang, voire se calquer sur celle, bien banale, d'un Ford Escape ou d'un Mazda Tribute... Les mises en situation qui ont suivi nous ont pourtant fait découvrir là le gabarit idéal, en matière d'habitabilité et d'encombrement. Et, en Diesel Td4, le juste ratio performance/consommation. Les heures de bonheur passées au volant nous poussent à faire amende honorable. Non seulement le nouveau petit Land a une sacrée présence sur la route, mais il la tient comme aucun de ses congénères, avec un confort et une dynamique inédits. Sans oublier qu'il n'a pas perdu ses ardeurs à fouler les surfaces non revêtues. Voilà, dans le créneau des 4 cylindres Diesel, le SUV compact à battre!

BUDGET	LAND ROVER FREELANDER E	S	SE	HSE
Prix de base *(€)*				
– Td4	**30.500**	**33.900**	**37.100**	**40.200**
Options et accessoires *(€)*				
Accoudoir central AR (série s/cuir Napoli)	200	200	200	série
Appuie-tête central arrière	50	50	50	50
Boîte *auto* CommandShift à 6 rapports	2.160	2.160	2.160	2.160
Boucliers latéraux	150	150	150	150
Climatisation *auto* avec filtre à pollen	450	série	série	série
– filtration & rétro int. électrochromique	–	380	380	380
Chauffage autonome programmable	610	610	610	610
Couvre-bagages à enrouleur	230	série	série	série
Détecteur d'obstacle AR (AV: même prix)	370	370	série	série
Ecrous de roues antivol	50	50	50	50
Jantes en alliage 17", 6 rayons (Style 1)	610	série	–	–
Jantes en alliage 17", 10 rayons (Style 2)	–	380	série	–
Jantes en alliage 18", 12 rayons	–	–	610	série
Lave-phares et antibrouillards	450	série	série	série
Pare-brise et gicleurs lave-gl. chauffants	380	380	380	380
Phares bi-xénon avec réglage de portée	720	720	720	série
– avec optiques à faisceau orientable	–	420	420	420
Radio-CD avec avaleur 6 CD	410 (6 HP)	410 (6 HP)	410 (9 HP, MP3)	série (9 HP, MP3)
– Alpine *surround* (écouteurs AR, 14 HP)	–	–	1.450	1.040
– Radio numérique DAB	–	–	310	310
Rétros rabattables électriquement	270	série	série	série
Roue de secours temporaire	série	série	série	série
– de taille normale	150	150	150	150
Sièges électr. cuir Napoli, volant multif.	–	2.470	1.240	série
– 3 mémoires conducteur et rétros ext.	–	510	510	série
– chauffants à l'avant (2 intensités)	360	360	360	360
Système de navigation TMC, écran tactile	–	–	2.160	2.160
Tapis de sol (4)	120	120	120	120
Teinte métallisée ou mica	690	690	690	690
Téléphonie personnelle + Bluetooth	–	–	510	510
Toits panoramiques, pare-soleil éclairés	1.340	1.340	1.340	1.340
Vitres arrière assombries (Privacy Glass)	420	420	420	420
Volant avec commandes audio	150	série	série	série
Garanties				
Pièces et main-d'œuvre	3 ans ou 100.000 km			
Assistance	24 h sur 24 durant 3 ans			
Entretien				
Vidange et entretien	tous les 25.000 km ou tous les ans			
Nombre de points de service	134 concessionnaires officiels			
Frais d'exploitation				
Puissance administrative *(CV)*	12			



Exécution la mieux dotée d'une gamme qui en compte 4, le HSE a des jantes de 18" de série.